

Voyages et déplacements depuis le Valais à la fin du Moyen Âge

Franco MORENZONI

Depuis quelques années, le regain d'intérêt pour les voyages et les voyageurs du Moyen Âge s'est traduit par un nombre assez important de colloques et de monographies qui ont considérablement accru nos connaissances dans un domaine jusqu'alors relativement peu exploré¹. Ces travaux, comme le souligne Claude Gauvard dans le texte qui ouvre le volume «Voyages et voyageurs au Moyen Âge» réunissant les contributions présentées à un récent colloque, ont permis de remettre en discussion l'image traditionnelle d'une société médiévale sédentaire et peu mobile².

Certes, nul n'ignore l'importance des pèlerinages et leur forme «militaire» – les croisades – pour la spiritualité médiévale. Des «pieds poudreux» qui fréquentaient les foires régionales aux facteurs des grandes sociétés qui se rendaient d'une place commerciale ou financière internationale à l'autre, des ermites et des prédicateurs itinérants qui parcouraient de vastes régions pour distribuer le *verbum Dei* aux hérétiques en perpétuel déplacement pour éviter les rigueurs d'une justice ecclésiastique de plus en plus sévère, du chevalier «errant» d'un tournoi à l'autre en quête de gloire, de richesse et si possible d'une femme bien dotée aux clercs et aux étudiants à la recherche d'un savoir de moins en moins rare qui passaient d'un centre d'études à l'autre, sans oublier les missionnaires, les explorateurs, les ambassadeurs, les bannis et bien d'autres personnages encore, les sources médiévales nous livrent des portraits parfois saisissants, mais le plus souvent assez pauvres pour ce qui est des conditions matérielles du voyage lui-même.

* Abréviations utilisées: ACS = Archives du Chapitre de Sion; CGSB = «Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard (1397-1477)», publiés par L. QUAGLIA en collaboration avec J.-M. THEURILLAT, glossaire établi par E. SCHÜLE, in *Vallesia*, XXVIII (1973), pp. 1-162 et XXX (1975), pp. 169-384; GREMAUD = J. GREMAUD, *Documents relatifs à l'histoire du Vallais*, 8 vol., Lausanne, 1875-1898, (Mémoires et documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse romande, 1^{re} s., t. XXXIX-XXXIII, XXXVII-XXXIX).

¹ Les plus récentes études sur les voyages sont signalées par N. COULET dans son introduction au volume *Voyages et voyageurs au Moyen Âge*, (Actes du XXVI^e Congrès de la Société des historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, Limoges-Aubazine, mai 1995), Paris, 1996, pp. 9-29.

² *Ibid.*, p. 7.

Si les récits que les voyageurs eux-mêmes nous ont transmis ou les chroniques et les textes narratifs permettent en général de mieux percevoir comment étaient vécus les déplacements aventureux à travers des terres peu connues et souvent dangereuses, ces textes sont avant tout intéressants car ils fournissent des renseignements sur la flore, la faune, les populations ou les paysages observés, ou parce qu'ils permettent d'entrevoir les conditions psychologiques dans lesquelles s'est effectué le déplacement. Sauf exceptions notables, il faut cependant recourir aux sources administratives – et en particulier aux comptes – pour obtenir des renseignements à peu près précis et fiables au sujet des moyens de transports, des itinéraires empruntés, de la vitesse de marche, des étapes, des coûts, etc. Comme le montre, parmi d'autres, la belle étude que Françoise Badel a récemment consacrée aux dépenses consenties pour permettre à l'évêque Guillaume de Challant et à ses accompagnateurs de se rendre à Nuremberg depuis Lausanne, ce type de document permet en effet d'aborder – non sans un certain nombre de difficultés – plusieurs aspects relatifs aux voyages que les autres sources laissent le plus souvent dans l'ombre³.

L'existence sur le territoire du Valais de deux des principaux cols alpins qui permettaient de relier le Nord au Sud de l'Europe a fait de cette région, depuis au moins l'Antiquité, un point de passage sinon obligatoire du moins très fréquenté par nombre de soldats, de pèlerins, de marchands ou de voyageurs plus ou moins importants qui, pour une raison ou une autre, devaient traverser les Alpes⁴. Si certains d'entre eux ont laissé un souvenir – parfois ému – des difficultés qu'ils ont dû surmonter pour se rendre d'un versant à l'autre des Alpes, la presque totalité d'entre eux n'a laissé aucune trace des conditions dans lesquelles ils ont effectué leur voyage⁵.

³ F. BADEL, *Un évêque à la Diète. Le voyage de Guillaume de Challant auprès de l'empereur Sigismond (1422)*, (Cahiers lausannois d'histoire médiévale, 3), Lau-sanne, 1991.

⁴ On trouvera une importante bibliographie sur les routes et les transports alpins, y compris ceux du Valais, dans L. FRANGIONI, *Milano fine Trecento. Il carteggio milanese dell'Archivio Datini di Prato*, vol. 1, Testo e bibliografia, Firenze, 1994, en particulier pp. 359-404. Voir aussi P. DUBUIS, «Pèlerins et indigènes dans la châtellenie d'Entremont au bas moyen âge (XIV^e-XV^e siècles)», in *Vallesia*, 36 (1981), pp. 33-60; *Ceux qui passent et ceux qui restent. Études sur les trafics transalpins et leur impact local*, Actes du colloque de Bourg-Saint-Pierre, 23-25 septembre 1988, publiés par P. DUBUIS, Éditions du bimillénaire du Grand-Saint-Bernard, s. l., 1989 (en particulier les articles de A. LUGON et de J.-D. MOREROD); F. MORENZONI, «Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice d'Agaune à la fin du Moyen Âge (1281-1450)», in *Revue historique*, 289 (1993), pp. 3-63. Sur la mobilité des hommes à travers les Alpes voir aussi G. CASTELNUOVO, «Tempi, distanze e percorsi di montagna nel basso medioevo», in *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del bassomedioevo*, XXXII Convegno storico internazionale, Todi, 8-11 ottobre 1995, Spoleto, 1996, pp. 211-236.

⁵ Voir, par exemple, les *Gesta abbatum Trudonensium*, qui relatent les péripéties fort intéressantes de l'abbé de Saint-Trond et de l'archidiacre de Liège pour traverser le Grand Saint-Bernard pendant l'hiver 1128-1129 (GREMAUD, n° 122), ou la remarque du biographe du pape Grégoire X qui, de retour de Lausanne, emprunta le Simplon «discriminosis montis Brigiae pontibus se exponens» (GREMAUD, n° 833).

L'arrivée et l'installation depuis le dernier quart du XIII^e siècle de nombreux prêteurs d'argent ou marchands originaires du Piémont et de la Lombardie ont sans aucun doute contribué à rendre plus intenses les relations entre le Valais et le Nord de l'Italie. On sait que de nombreux «lombards» du Valais ont entretenu des relations très étroites avec leurs régions d'origine, où ils se rendaient aussi bien pour des raisons de travail que familiales. C'est ainsi, par exemple, que l'accord conclu en 1336 entre la veuve du marchand d'origine italienne *Wariscolus de Poldo* et les fils de ce dernier prévoyait que la première gardait l'usufruit de la maison, mais que les fils avaient le droit d'y loger et d'y déposer leurs marchandises chaque fois qu'ils venaient à Sion depuis la Lombardie⁶. Ces déplacements en quelques sorte de routine, n'étaient pas toujours exempts d'un certain danger, car en 1380 un acte fait état d'un autre marchand italien établi à Sion, Damien *Drago*, qui avait été assassiné en Lombardie et dont toutes les marchandises avaient été volées⁷. Bien entendu, on pourrait multiplier à loisir les textes qui mentionnent des déplacements effectués par des habitants du Valais. Mais, une fois encore, toutes ces sources restent muettes sur les étapes, la durée des déplacements, les coûts, etc.

Trois voyages entre Sion et Milan en 1365

Conservé aux archives du Chapitre de Sion, un petit cahier en papier de huit feuillets a en revanche gardé la trace des dépenses engagées par un personnage anonyme pour accompagner depuis Sion jusqu'à Milan une certaine *Jenxina*, femme de Jean Charlet. Ce premier compte est suivi par deux autres qui contiennent les frais supportés par l'accompagnateur pour retourner à Sion et, après un court séjour de deux jours dans la ville épiscopale, se rendre à nouveau dans la grande métropole lombarde. Aucun document à notre connaissance ne permet de connaître les raisons et les circonstances de ces déplacements, dont on peut seulement dire qu'ils ont eu lieu entre le 1^{er} et le 24 septembre 1365.

Le texte

Source: Archives du Chapitre de Sion, *Computi varii* 13^{bis}, n° XX, pp. 2-15. La transcription respecte autant que possible l'orthographe du manuscrit et toute intervention pour rendre plus compréhensible le texte a été indiquée en note. Pour simplifier les renvois au texte, nous avons numéroté chaque paragraphe.

⁶ ACS, Min. B. 10, p. 103.

⁷ ACS, Min. A 39, p. 99-100.

1. [p. 2] Anno Domini M^o CCC^o LXV^o die prima mensis septembris⁸, continen-
tur expense facte per Jenxinam uxorem Johannis Charlet.
2. Primo expendidit Sedunum in domo Pagani VII denarios cum obolo.
3. Item pro equo quem habuit a Stevenino II solidos.
4. Item apud Sirro II denarios cum obolo.
5. Item dicta die in sero apud Leucam pro cena et in crastino pro totam diem, die
prima et secunda mensis septembris, XVI denarios.
6. Item dicto Franchodo pro pena sua III^{es} quinquianos.
7. [p. 3] Item pro curro de Leuca usque ad Brigam V solidos.
8. Item apud Vespian XI denarios tam pro vino quam pro gallina quam expen-
didimus in Semplono.
9. Item apud Brigam in sero⁹ pro cena nostra XV denarios.
10. Item pro tribus equis usque ad Senplonum nobis ! et fardellum nostrum
ducendum XI¹⁰ quinquianos.
11. Item ibidem apud Brigam de mane¹¹ pro¹² uno pane die IV mensis septembris.
12. Item dicta die apud Senplonum VI denarios maur.
13. Item pro uno equo qui aducit eam apud Devero IV^{or} grossos.
14. Item pro fardelo suo usque ad laycum XX^{ti} grossos.
15. Item apud Devero in cena I grossum.
16. [p. 4] Item die V mensis septembris pro fardello de¹³ XVI rublo¹⁴ cum dimi-
dio qui erat a Devero, VII quinquianos.
17. Item pro¹⁵ uno equo pro ipsa usque a Domo III¹⁶ quinquianos.
18. Item pro alio fardello ponderato apud Devero XXI rubio cum dimidio, dimi-
dium florenum.
19. Item die VI^a <septembris>¹⁷ apud Domum Osulle pro curro usque ad navem
Vigonie, dimidium florenum.
20. Item ibidem pro expensis nostris, IV grossos.
21. Item ibidem I aliud grossum deliberato famulus!
22. [p. 5] Item dicta die pro nave Vigonie, VI denarios.
23. Item pro curro usque ad laycum de Marcuel VI grossos.
24. Item pro pedagio ibidem VIII grossos, VIII denarios.
25. Item uno alio famulo qui ivit a nobis quesitum cum curro, VI denarios.
26. Item dicta die apud Marguel in primo sero, VIII denarios.
27. Item pro filia III denarios sibi datis.
28. Item die VII^a mensis septembris pro mane nave usque ad Levens¹⁸ quinque
grossos.

⁸ septembris] *post cor. sup. lin.* augusti.

⁹ sero] *cero.*

¹⁰ XI] *post cor. sup. lin.* VIII.

¹¹ apud Brigam de mane] *post corr sup. lin.* in Semplono ollam.

¹² pro] *vino add. et del.*

¹³ de] *sup. lin.*

¹⁴ rublo] *sup. lin.*

¹⁵ pro] *repetit.*

¹⁶ III] *grossos add. et del.*

¹⁷ septembris] *aprilis.*

¹⁸ levens] *post corr. sup. lin.* Palant.

29. Item de alia parte I grossum ex eo quod non debebant ire die dominica fardellis et cet.
30. Item dicta die apud Pallant I grossum datum illis de nave pro vino.
31. [p. 6] Item pro prandio nostro X denarios apud Palant.
32. Item in quadam taberna in itinere, VIII denarios.
33. Item in taberna una alia, VIII denarios.
34. Item pro uno equo de Lavens usque ad Varez, IIII grossos.
35. Item pro una gallina, I grossum.
36. Item apud Varel in cena¹⁹...
37. Item die VIIIIa mensis septenbris apud Varel in domo ospitis, III grossos.
38. Item dicta die pro uno equo usque ad IV^{uor} milliarum ultra Tresdal, III grossos cum dimidio.
39. [p. 7] Item pro uno famulo qui venit cum equo, II grossos.
40. Item in itinere pro societatibus circa II^{os} grossos, usque ad Mediolanum²⁰.
41. Summa LVII solidos maur.

42. [p. 8] Item die <XII>²¹ mensis septenbris, die prima qua exivi de Mediolano, primo pro caligis et sotularibus, VII grossos.
43. Item dicta die pro prandio²² meo, I grossum.
44. Item dicta die pro potu ad merendam, XII denarios.
45. Item dicta die in Castellione, II solidos VI denarios tam pro lecto quam pro aliis negociis.
46. Item die XIII mensis septenbris pro prandio meo et unius socii qui ducit michi iter, II grossos.
47. Item dicta die in duabus tabernis pro me et socio meo, XVI denarios.
48. [p. 9] Item dicta die pro duabus denariatas ficuum, II denarios.
49. Item Guyoto de Lavens pro nave usque ad Palant, unum grossum sive II solidos.
50. Item ibidem pro pane, carnibus et vino, I grossum²³.
51. Item pro uno famulo qui ducit me de Varel ad Lavens, II solidos(?) VIII denarios.
52. Item apud Palant pro Bertoleto dicto Iudes(?), pro nave sua usque ad Marguel, I grossum, die XIII septenbris.
53. Item dicta die in loco de Palant pro cena²⁴ et cet., I grossum.
54. Item apud²⁵ Vigony pro cambio I florenis, VI denarios.
55. [p. 10] Item ibidem pro prandio, I grossum.
56. Item apud Domum Osole, I grossum.
57. Item pro uno equo de Domo Osole usque ad Devero, I grossum cum dimidio.
58. Item²⁶ apud Devero pro cena mea, I grossum.
59. Item die XV mensis septenbris pro uno alio equo pro me usque ad

¹⁹ Dépense pas indiquée.

²⁰ Mediolanum] Medium Lanum.

²¹ XII] XVI.

²² prandio] brandio.

²³ I grossum] *post corr. sup. lin.* XVI denarios.

²⁴ pro cena] *repetit.*

²⁵ apud] Marguel *add. et del.*

²⁶ Item] XV die septenbris *add. et del.*

- Senplonem, III^{es} grossos, quia faciebat pravum tempus.
60. Item dicta die in quodam hospitale, I grossum.
 61. Item apud Senplonem dicta die, I grossum.
 62. [p. 11] Item dicta die a Semplono usque ad Brigam²⁷ pro uno alio equo, II grossos.
 63. Item in cena apud Brigam dicta die, I grossum.
 64. Item die XVI mensis septembris apud Vespian, XII denarios.
 65. Item apud Tortemagny, XII denarios.
 66. Item apud Leuca nychil.
 67. Item apud Sirro dicta die, I denarium.
 68. Item dicta die apud Sanctum Leonardum, I denarium.
 69. [p. 12] Item expendidi apud Sedunum die XVII et XVIII mensis septembris, XX^{ti} denarios.
 70. Item dicta die apud Sirro, I denarium.
 71. Item die XX mensis septembris apud Brigam, XII denarios²⁸.
 72. Item apud Devero die XXI mensis septembris, IX denarios cum hospitale de Devero.
 73. Item apud Domum Osole²⁹ dicta die in cena³⁰, VII solidos imperialibus.
 74. [p. 13] Item die XXII^a mensis septembris apud Vigogny pro pedagio Jacodi, X imperialibus.
 75. Item ibidem pro prandio³¹ nostro, III solidos imperialibus cum duobus imperialibus.
 76. Item apud³² Marguel, IIII solidos.
 77. Item apud Palanca, III solidos.
 78. Item Oliverius de Palancia feci pactum cum ipso ad XVIII imperialibus et Dominus Matheus de Pensoa capitaneus lacus maioris cepit omnes missiones et expensas et ramorum(?) de quibus volui solvere et in tantum quod dedi dicto Olevorio de gratia speciali IV^{or} denarios die XXII septembris.
 79. [p. 14] Item die XXII^a mensis septembris apud Lavens solvi in cena pro me et meis tribus sociis VIII solidos imperialibus in domo Francisco de Lavens cum quatuor imperialibus.
 80. Item XXIII^a die mensis septembris apud³³ Varel IV^{or} solidos VI denarios.
 81. Item apud Tresda ad quatuor miliarum, II solidos.
 82. Item³⁴ apud Ponenczano in cena, VI solidos.
 83. [p. 15] Item die XXIII^a mensis septembris in potu de mane, XII denarios.
 84. Item in prandio, IV^{or} solidos.
 85. Item apud Medium Lanum II solidos pro societate nostra.
 86. Item et cet.

²⁷ Brigam] Briga.

²⁸ denarios] Item ibidem dicta die II denarios *add. et del.*

²⁹ Osole *add. sup. lin.*

³⁰ cena] XXI *add. et del.*

³¹ prandio] meo *add. et del.*

³² apud] Palant *add. et del.*

³³ apud] Tresda *add. et del.*

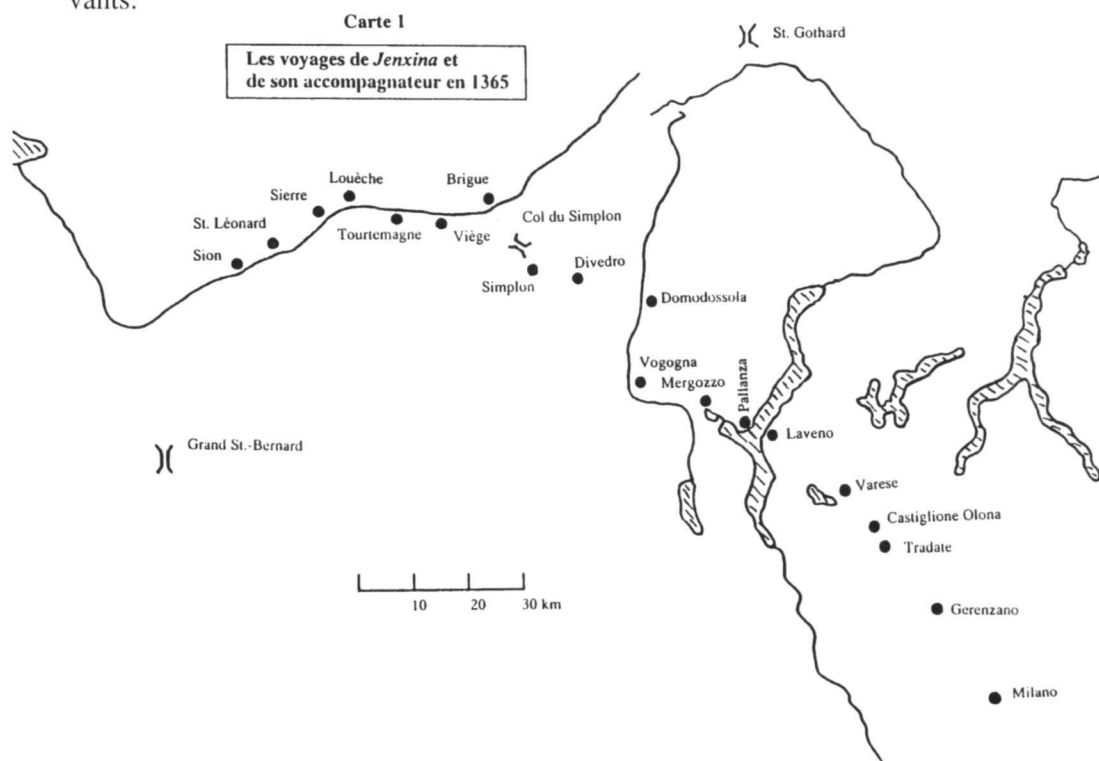
³⁴ Item] *repetit.*

L'itinéraire et les moyens de transport

L'itinéraire suivi par *Jenxina* et son accompagnateur est celui, classique, emprunté depuis au moins le XIII^e siècle par les marchands lombards ou vénitiens qui se rendaient au-delà des Alpes pour vendre leurs marchandises – essentiellement des produits de la métallurgie, des chevaux et des futaines pour les premiers et des épices pour les seconds – ou pour acheter des draps et surtout de la laine aux foires de Champagne ou en Bourgogne.

Dans l'ensemble, on peut dire que les voyageurs se sont arrêtés aux endroits qui étaient généralement des étapes également pour les marchands, sans doute parce que les infrastructures existantes – aussi bien pour le dépôt des bagages que pour le logement ou le ravitaillement des hommes et des animaux – offraient à tout le monde un certain confort³⁵.

Pour essayer de mieux apprécier les étapes et la vitesse de marche, on peut regrouper les données fournies par notre source sur la carte et dans le tableau suivants:



³⁵ Sur ces aspects voir M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, «La route du Valais au XIV^e siècle», in *Revue suisse d'histoire*, 1 (1951), pp. 545-561; G. SOLDI RONDININI, «Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII al XV», in *Felix olim Lombardia*, Milano, 1978, pp. 343-484; F. MORENZONI, «La via del Vallese e il commercio internazionale e regionale alla fine del Medioevo», in *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, (Atti del Congresso Internazionale di Verona, 7-9 novembre 1996), Quaderni del Gruppo interuniversitario per la Storia dell'Europa Mediterranea, Scuola Normale di Pisa, Pise, à paraître.

<i>Jour</i>	<i>Le voyage de Jenxina</i> (1-8 septembre)	<i>Retour de</i> <i>l'accompagnateur</i> (12-16 septembre)	<i>Aller de</i> <i>l'accompagnateur</i> (19-24 septembre)
1 ^{er}	Sion → Loèche ³⁶	Milan → Castiglione Olona	Sion → Brigue
2 ^e	Loèche → Brigue	Castiglione Olona → Pallanza	Brigue → Divedro
3 ^e	Brigue → Simplon → Divedro	Pallanza → Divedro	Divedro → Domodossola
4 ^e	Divedro → Domodossola	Divedro → Brigue	Domodossola → Laveno
5 ^e	Domodossola → Vogogna → Mergozzo	Brigue → Sion	Laveno → Gerenzano
6 ^e	Mergozzo → Pallanza → Laveno → Varèse		Gerenzano → Milan
7 ^e	Varèse → Milan		

Pour se déplacer, les deux voyageurs ont utilisé différents moyens de transport. Il semblerait que l'accompagnateur de *Jenxina* s'est déplacé avec sa propre monture, car en général c'est toujours un seul cheval qui est loué³⁷. Les trois bêtes louées entre Brigue et l'hospice du Simplon étaient sans doute destinées à transporter *Jenxina* et ses bagages³⁸. Au retour, l'accompagnateur ne loue en effet un cheval qu'à deux reprises – à savoir entre Domodossola et Divedro et depuis Divedro jusqu'à l'hospice du Simplon –, mais il précise que c'est à cause des mauvaises conditions météorologiques³⁹. Le compte pour le deuxième voyage vers Milan n'indique aucune dépense pour la location d'une monture.

Il est possible que *Jenxina* ait voyagé sur un char entre Loèche et Brigue et, peut-être avec une partie de ses bagages, entre Domodossola et Vogogna⁴⁰. À Vogogna, nos voyageurs ont traversé le fleuve Toce⁴¹ et ils ont par la suite atteint

³⁶ Les voyageurs sont restés à Loèche toute la journée du 2 septembre.

³⁷ Voir n° 2, 13, 17, 34, 38.

³⁸ n° 10.

³⁹ n° 59 et 62.

⁴⁰ n° 5 et 19.

⁴¹ n° 22.

Mergozzo après avoir loué un char. À partir de Mergozzo, ils ont pu se servir de la voie d'eau jusqu'à Laveno. Bien que le compte ne soit pas très précis, il est probable qu'ils ont utilisé une barque (*navis*) entre Mergozzo et Pallanza et une autre barque – ou un petit bateau – entre Pallanza et Laveno⁴². Une fois le Lac Majeur traversé, le reste du déplacement jusqu'à Milan a été effectué à cheval.

Jenxina a entrepris son voyage avec deux gros fardeaux qui pesaient l'un 16½ *rubbi* et l'autre 21½, c'est-à-dire environ 134,8 kg et 175,6 kg⁴³. Le compte montre que la route qui passait par le Simplon offrait un certain nombre de services qui rendaient assez aisés les déplacements avec des marchandises ou des bagages. A certains endroits, les deux fardeaux ont en effet voyagé séparément, transportés par un char conduit par un *famulus* qui s'est chargé, semble-t-il, également de verser les droits de péage à Divedro et peut-être à Mergozzo⁴⁴. On notera aussi la facilité avec laquelle les deux voyageurs ont pu louer des montures et des chars tout au long de l'itinéraire qu'ils ont emprunté, ainsi que la possibilité de trouver sans problème – même le dimanche⁴⁵ – un passage sur un bateau pour atteindre Laveno depuis Mergozzo. Nos deux voyageurs ont également pu se nourrir et trouver un lit pour la nuit partout où ils se sont arrêtés⁴⁶. C'est peut-être seulement à l'hospice du Simplon que chacun devait amener son propre repas, car le compte indique que du vin et une poule ont été achetés à Viège en prévision de cette halte⁴⁷.

La vitesse de marche et les coûts

De manière assez approximative, – nos connaissances actuelles des parcours suivis par les routes médiévales demeurent en effet plutôt imprécises – on peut estimer que le trajet Sion – Milan était d'à peu près 240 km. Partis le lundi 1^{er} septembre, *Jenxina* et son accompagnateur sont arrivés à destination le lundi suivant. Pour des raisons qui ne sont pas explicitées, ils ont cependant parcouru la première partie de leur itinéraire assez lentement: en effet, ils se sont arrêtés déjà après un peu plus de vingt km à Loèche – où ils sont restés toute la journée du mardi – et à Brigue le soir du mercredi, soit après une étape d'une trentaine de km. Le Simplon a en revanche été franchi d'un seul trait, ce qui signifie que malgré les difficultés de la montée et de la descente nos deux voyageurs ont parcouru en un seul jour une distance qu'on peut estimer à environ 42 km. Par la suite, la vitesse de marche journalière a été assez variable: à peine une vingtaine de km le vendredi entre Divedro et Domodossola, et plus de 50 km le lundi suivant entre Varèse et Milan. Si l'on tient compte des jours effectifs de voyage, *Jenxina* et son accompagnateur ont pu maintenir une vitesse de marche journalière qui se situe en moyenne entre 32 et 34 km.

⁴² n° 22, 28, 30.

⁴³ n° 16 et 18. D'après L. FRANGIONI, *Milano fine Trecento ...*, t. 1, p. 315, le *rubbo* pèse 25 livres «subtiles», soit environ 8,170 kg.

⁴⁴ n° 18 et 26.

⁴⁵ n° 28. Les bagages étant considérés comme des marchandises, les deux voyageurs doivent verser un gros supplémentaire pour que le transport soit effectué même si c'est un dimanche.

⁴⁶ Le prix du repas du soir (la *cena*) paraît inclure également celui du lit.

⁴⁷ n° 8. Une autre poule est achetée peu après Laveno, n° 35.

Avec ses deux gros fardeaux dont le poids était à peu près équivalent à celui d'une balle de marchandises, *Jenxina* a sans doute voyagé à une vitesse à peine supérieure à celle escomptée par les marchands qui utilisaient la route du Valais pour leurs activités. En effet, d'après la correspondance de la filiale milanaise de la société Datini, vers la fin du XIV^e siècle il fallait compter à peu près quinze jours pour faire parvenir des marchandises depuis Milan jusqu'à Genève⁴⁸, et il est presque certain que le trajet Sion – Genève demandait moins de huit jours⁴⁹. Le reste du compte indique d'ailleurs qu'un homme à cheval pouvait accomplir le trajet Milan – Sion en cinq jours, avec des étapes supérieures parfois à 60 km (Pallanza – Divedro). Il est vrai que l'accompagnateur a pu profiter de conditions météorologiques somme toute assez bonnes, car en dépit du mauvais temps qu'il a rencontré sur le Simplon il a pu atteindre Brigue depuis Divedro en une seule journée⁵⁰.

Il est en revanche assez difficile de calculer les différents frais engagés pour le voyage. Le compte indique en effet des règlements effectués avec des monnaies différentes: des maurïçois, des gros, des florins et des monnaies «impériales». Il est dès lors assez hasardeux d'établir des équivalences précises, d'autant plus que le type de monnaie utilisé n'est pas toujours indiqué⁵¹. On peut néanmoins relever que le coût total du voyage de *Jenxina* et de son accompagnateur a été de 57 sous maurïçois, soit environ neuf florins⁵². Avec leurs bagages et les frais que ces derniers ont provoqués, chacun de nos voyageurs a donc dépensé en moyenne 42 deniers par jour, ce qui représente une somme assez importante. À titre de comparaison, on peut relever que le salaire journalier d'un charpentier était à cette époque d'environ 12 deniers⁵³.

Au-delà des aspects matériels, le compte laisse également entrevoir la complexité du milieu social qui gravitait autour de la route médiévale: taverniers et aubergistes, guides et transporteurs, *famuli* et marins d'eau douce ou, personnage bien plus important, le *capitaneus* du Lac Majeur, tous ces individus tiraient une partie de leurs ressources de la mobilité des hommes du Moyen Âge. Mais la route était aussi un lieu de rencontre et de sociabilité. En témoignent les repas pris en

⁴⁸ L. FRANGIONI, «Costi di trasporto et loro incidenza: il caso dei prodotti milanesi alla fine del Trecento», in *Archivio Storico Lombardo*, 110 (1984), p. 12; EAD., *Milano fine Trecento...*, vol. 1, Florence, 1994, p. 144.

⁴⁹ D'après les comptes pour les travaux effectués à la cathédrale de Sion au début du XV^e siècle, l'aller-retour Sion - Genève avec un cheval transportant de l'étain a nécessité une fois 13 jours et une autre 14 (P. DUBUIS, «Documents relatifs à la cathédrale de Sion au moyen âge», in *Vallesia*, XXXIV (1979), n° 59 et 89).

⁵⁰ n° 59. Si les marchandises voyageaient aussi pendant l'hiver, la neige pouvait parfois ralentir de manière très considérable la vitesse de marche. Ainsi, par exemple, en décembre 1396, les marchandises envoyées à Avignon par la filiale Datini de Milan restèrent bloquées plusieurs jours à cause de la neige sur le Simplon («Giovani che andò co l'altra [roba] ch'è anchora a Senpione insino a dì 23 e non è potuto passare per le nevi e sì nn'è rimaso sotto tempo che saran pasati...», éd. L. FRANGIONI, *Milano fine Trecento...*, t. 2, n° 614, p. 452).

⁵¹ Voir par exemple n° 64-69.

⁵² n° 41. À noter qu'au retour l'accompagnateur de *Jenxina* change un florin à Vogogna (n° 54).

⁵³ Gremaud, n° 1991.

commun avec des *socii* anonymes ou les trajets accomplis en partie en compagnie d'individus connus au hasard d'une halte. Du repas offert au guide au vin donné aux marins, du pourboire *de gratia speciali* au dîner payé aux compagnons d'un soir, le monde de la route avait aussi ses conventions et ses solidarités.

Les déplacements depuis l'Hospice du Grand Saint-Bernard

Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard de la fin du XIV^e et du XV^e siècle offrent un certain nombre de renseignements sur les voyages effectués pour les besoins de l'Hospice. Pour encaisser les redevances, gérer les biens situés en dehors de l'Entremont ou assurer le ravitaillement par l'achat d'épices, d'animaux, de poissons⁵⁴, etc., le cellérier ou ses collaborateurs étaient appelés à se déplacer assez souvent. Entre le 7 septembre 1473 et le 7 septembre 1474, les comptes indiquent ainsi le détail des dépenses engagées pour neuf voyages différents, en direction du Sud des Alpes (vers le Piémont et la Lombardie) ou vers Genève et Bourg-en-Bresse. Malheureusement, la grande majorité de ces comptes ne sont pas suffisamment détaillés pour permettre d'établir sans trop d'incertitudes les parcours suivis et les arrêts pour les repas, ce qui empêche le plus souvent de reconstituer la vitesse de marche. En revanche, les comptes des dépenses engagées pour les dix déplacements effectués entre le 1^{er} septembre 1476 et le 1^{er} septembre de l'année suivante, sont en général un peu plus précis et permettent de reconstituer les itinéraires empruntés assez aisément et, de manière plus hypothétique, les étapes et la vitesse de marche. De l'ensemble de ces voyages, nous en avons retenus cinq.

NB: seul le compte du voyage Bard – Milan – Settimo (B) indique les différentes étapes jour après jour, alors que pour les autres déplacements les comptes ne fournissent que la date du départ. La plupart des voyages ont sans aucun doute été entrepris à partir de l'Hospice, qui se trouve à environ 13 km de Bourg-Saint-Pierre.

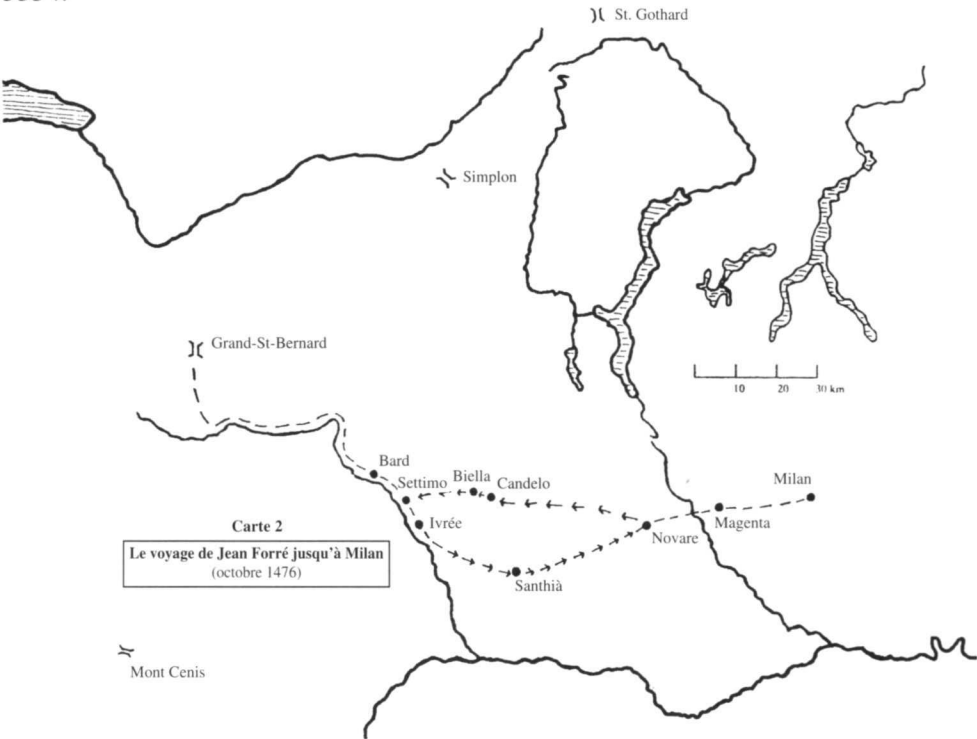
A) Voyage, en 1473, du cellérier Jean Forré avec un serviteur jusqu'à Bourg-en-Bresse. Le premier se déplace à cheval et le second à dos de mulet. Au retour, une étape est plus courte car les deux voyageurs s'arrêtent à Aigle pour rencontrer deux autres personnes. Source: CGSB 3665-3696.

⁵⁴ Voyage à Genève pour acheter des harengs: CGSB, n° 3597-3612.

<i>Aller</i>		
jeudi	Bourg-Saint-Pierre Sembrancher	<i>collacio cena</i>
vendredi	Saint-Maurice Vouvry	<i>prandium collacio</i>
samedi	Thonon Genève	<i>collacio cena</i>
dimanche	Genève ⁵⁵ Longeray Saint-Germain-de-Joux	<i>prandium repastu cena</i>
lundi	Nantua Poncin	<i>prandium repastu</i>
mardi - jeudi	Bourg-en-Bresse	
<i>Retour</i>		
vendredi	Pont-d'Ain Saint-Rambert Rossilon	<i>collacio collacio cena</i>
samedi	Culoz Frangy	<i>prandium cena</i>
dimanche	Genève	<i>prandium</i>
lundi ?	Nyon Morges	<i>prandium cena</i>
mardi ?	Lutry Vevey Aigle	<i>collacio prandium cena</i>
mercredi ?	Saint-Maurice Martigny Orsières	<i>prandium collacio ? ena</i>
jeudi ?	Bourg-Saint-Pierre	<i>prandium</i>

⁵⁵ Les deux voyageurs arrivent à Genève le samedi soir et s'arrêtent le dimanche matin pour pouvoir suivre la messe.

B) Voyage du cellérier Jean Forré en compagnie d'un clerc du 18 octobre au 25 octobre 1476 jusqu'à Milan. Le seul animal mentionné est le mulet. Le retour s'effectue par un itinéraire différent, qui passe au Nord de Santhià, à cause de la présence des hommes armés du duc de Milan près de San Germano. Pour éviter de traverser des localités où sont présents les soldats milanais, les deux voyageurs ont engagé un guide. Rien ne permet de savoir pourquoi la première localité mentionnée est Bard, qui se trouve à environ 87 km de l'Hospice. Source: CGSB 5336-5354.



Aller		
jeudi 18 octobre	Bard Ivrée	<i>prandium cena</i>
vendredi 19 octobre	Santhià	<i>prandium ?</i>
samedi 20 octobre	Novare fleuve Tessin Magenta	<i>prandium traversée cena</i>
dimanche et lundi 21- 22 octobre	Milan	

<i>Retour</i>		
mardi 23 octobre	Magenta fleuve Tessin Novare	<i>prandium ?</i> traversée <i>cena</i>
mercredi 24 octobre	Candelo	<i>cena</i>
jeudi 25 octobre	Bielle SettimoVittone ⁵⁶	<i>prandium</i> <i>cena</i>

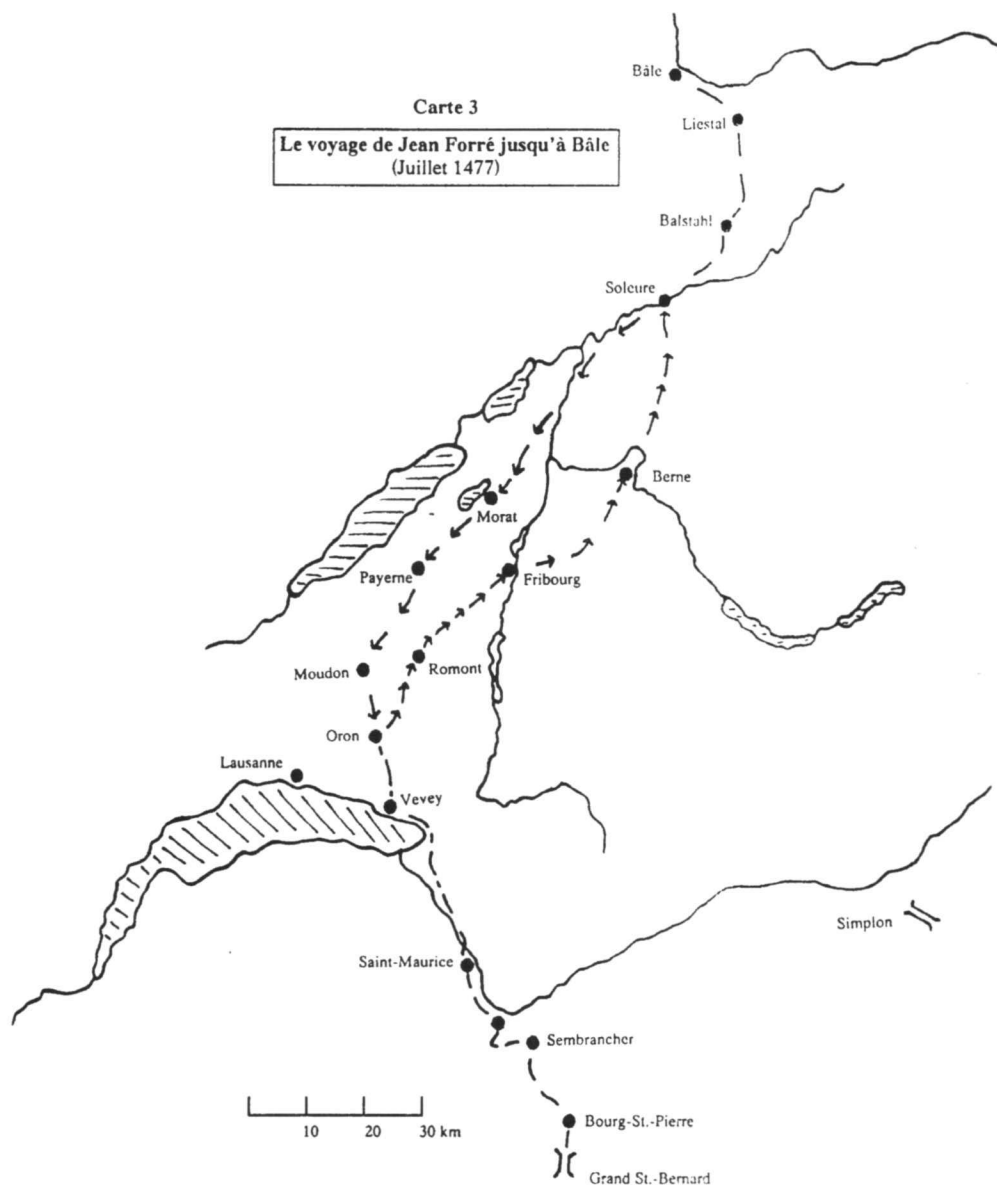
C) Déplacement à cheval jusqu'à Genève de *Glaudius Perrosson, nummularius*, afin d'acheminer des harengs (février 1477). Les chevaux⁵⁷ traversent le Rhône à Chessel. Au retour, une étape imprévue est nécessaire à Liddes à cause de la grande quantité de neige. Source: CGSB 5372-5389.

<i>Aller</i>		
16 février	Bourg-Saint-Pierre Martigny	<i>prandium</i> <i>cena</i>
17 février	Saint-Maurice Thonon	<i>prandium</i> <i>prandium</i>
18-19 février	Genève	
<i>Retour</i>		
20 février	Filly	<i>cena</i>
21 février	Thonon Vouvry Saint-Maurice	<i>prandium</i> <i>prandium</i> <i>cena</i>
22 février	Martigny Orsières Liddes	le matin <i>prandium</i> neige
23 février	Bourg-Saint-Pierre	

⁵⁶ Settimo Vittone se trouve à une dizaine de km en aval de Bard.

⁵⁷ Le déplacement a été organisé pour acheter les harengs qui seront consommés pendant le Carême. Les chevaux pour le transport des harengs sont amenés depuis l'hospice.

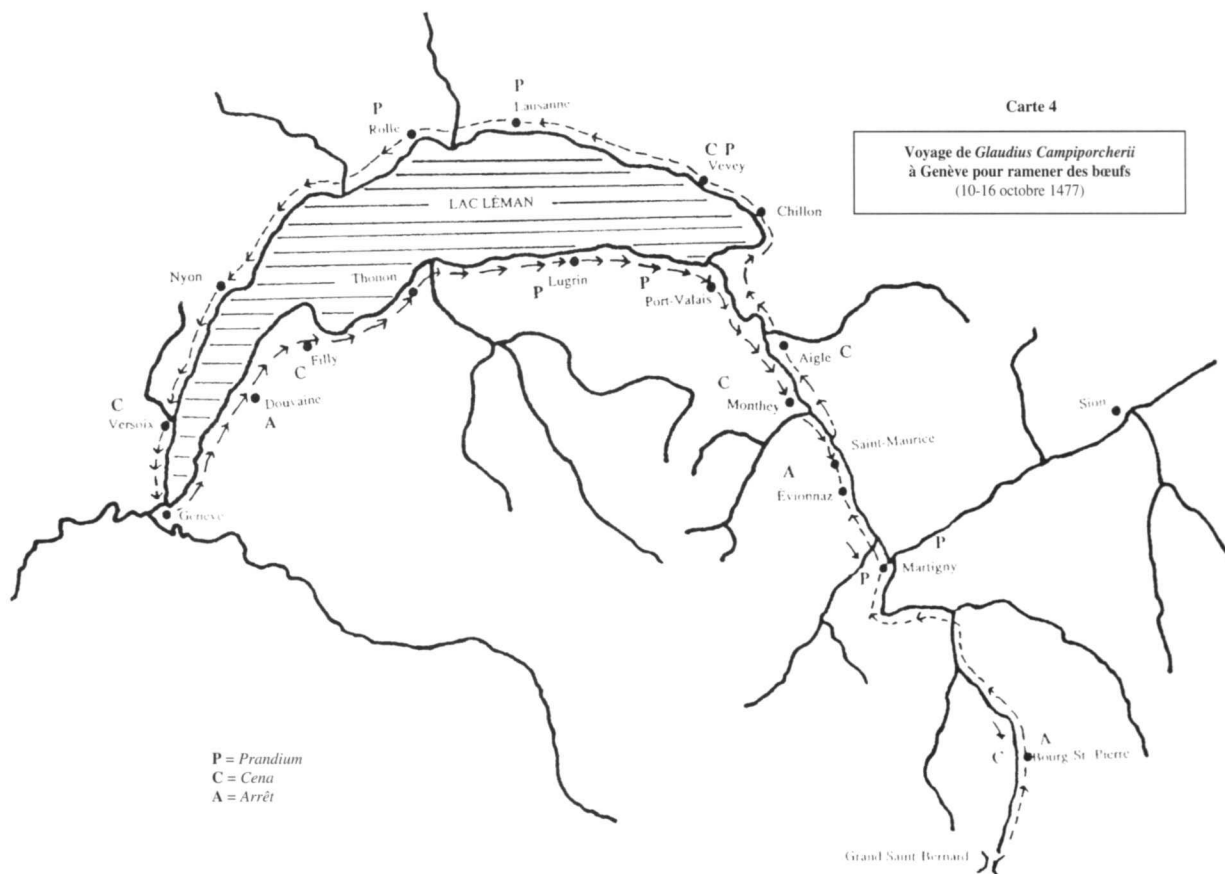
D) Voyage du cellérier Jean Forré avec un compagnon jusqu'à Bâle. Le départ a lieu le 17 juillet. Selon toute vraisemblance le séjour à Bâle a été très court, et peut-être que les deux voyageurs ne sont restés que le temps nécessaire pour consommer un repas avec le prévôt de Ferrette. Les deux se déplacent à cheval. Source: CGSB 5425-5446.



<i>Aller</i>		
17 juillet	Sembracher Saint-Maurice	achat avoine <i>prandium</i>
18 juillet	Vevey	<i>prandium</i>
19 juillet	Romont Fribourg	<i>collacio</i> et achat avoine <i>cena</i>
20 juillet	Berne Soleure	<i>prandium</i> <i>cena</i>
21 juillet	Balstahl Liestal	<i>prandium</i> <i>cena</i>
22 juillet	Bâle	<i>prandium</i>
<i>Retour</i>		
1 ^{er} jour ⁵⁸	Liestal	<i>cena</i>
2 ^e jour	Balstahl Soleure	<i>prandium</i> <i>cena</i>
3 ^e jour	Morat Payerne	<i>prandium</i> <i>cena</i>
4 ^e jour	Moudon Oron Vevey	<i>prandium</i> <i>collacio</i> et achat avoine <i>cena</i>
5 ^e jour	Saint-Maurice Martigny	<i>collacio</i> et achat avoine <i>cena</i>
6 ^e jour	Bourg-Saint-Pierre	<i>prandium</i>

⁵⁸ Il est possible que les deux voyageurs ne se soient arrêtés à Bâle que le temps de consommer leur *prandium*. En effet, ils semblent être repartis déjà pendant l'après-midi en direction de Liestal, où ils ont dîné en compagnie du prévôt de Ferrette qui les a par la suite accompagnés jusqu'à Soleure.

E) Voyage à Genève en octobre 1477 de *Glaudius Campiporcherii* avec deux compagnons pour ramener des bœufs à l'Hospice. Nous avons dans ce cas renoncé à essayer de reconstituer la durée du déplacement, car elle aurait eu un caractère trop hypothétique⁵⁹. Source: CGSB 5455-5472.



⁵⁹ En prenant comme critère les haltes pour les repas, on arrive à des distances parcourues en une seule journée qui nous semblent peu vraisemblables. Ainsi, par exemple, le compte semble indiquer que le premier jour *Glaudius* a réussi à parcourir le trajet Bourg-Saint-Pierre – Vevey, soit plus de 90 km. De même, au retour, le trajet Monthey – Bourg-Saint-Pierre (~ 60 km) n'aurait demandé lui aussi qu'un seul jour, ce qui semble peu probable compte tenu de la vitesse de marche des bœufs. La même année, pour conduire onze bœufs depuis Bourg-en-Bresse jusqu'à Genève, il a fallu neuf jours, alors que les deux serviteurs engagés pour conduire les animaux ont pu retourner à Bourg-en-Bresse en trois jours, ce qui confirme les données du compte A (CGSB, no 5450).

<i>Aller</i>		
10 octobre	Bourg-St.-Pierre Martigny Aigle Vevey Vevey Lausanne Rolle Versoix Genève	achat vin <i>prandium</i> <i>cena</i> <i>cena</i> <i>prandium</i> <i>prandium</i> <i>prandium</i> <i>cena</i>
<i>Retour</i>		
	Douvaine Filly Lugrin Port-Valais Monthey Évionnaz Martigny Bourg-St.-Pierre	<i>prandium</i> (?) <i>cena</i> <i>prandium</i> <i>prandium</i> <i>cena</i> <i>prandium</i> <i>cena</i>

Les moyens de transports et les coûts

Contrairement à *Jenxina*, les individus qui se déplaçaient pour les besoins de l'Hospice utilisaient en général des montures qui appartenaient à ce dernier. L'Hospice était en effet propriétaire de plusieurs chevaux et un certain nombre de ceux-ci étaient à la disposition de ceux qui devaient voyager⁶⁰. Pour le transport des marchandises, l'Hospice utilisait généralement des juments⁶¹, alors que les mulets servaient presque uniquement pour les déplacements. En général, le cellérier utilisait un cheval et ses accompagnateurs un mulet. Mais il ne s'agissait pas d'une règle absolue, car le choix de l'un ou de l'autre animal ne paraît dépendre ni de la longueur du déplacement à effectuer ni du statut social de l'utilisateur.

⁶⁰ Il est possible qu'à l'Hospice il y ait eu des chevaux qui pouvaient être loués. C'est du moins ce que semble indiquer le compte de l'hôtel de Bourbon de 1379-1380, dont des fragments ont été publiés par M. BRUCHET, *Le château de Ripaille*, Paris, 1907, p. 326.

⁶¹ Le compte de 1475 mentionne l'équipement de 14 juments utilisées comme bêtes de somme (CGSB, n° 4461).

L'entretien des animaux tout au long de l'itinéraire entraînait bien sûr des dépenses pour la nourriture – en général de l'avoine achetée à peu près une fois tous les deux jours – ainsi que des arrêts assez fréquents pour changer un ou plusieurs fers, remplacer des clous en mauvais état ou parfois réparer le mors d'un mulet⁶². Ces frais, qui n'ont rien d'exceptionnel et que l'on retrouve en grand nombre également dans le compte étudié par F. Badel, montrent que les fers des montures s'usaient assez rapidement, ce qui pourrait indiquer que la qualité du métal utilisé était plutôt médiocre. Les fers achetés en cours de route étaient en général vendus à $\frac{3}{4}$ de gros, soit trois fois plus chers que ceux que l'Hospice faisait fabriquer par des forgerons pour les chevaux de ses fermes de Saint-Oyen et de Bibian⁶³. Eu égard aux dépenses des voyageurs pour leurs propres repas et le logement⁶⁴, on peut néanmoins affirmer que ces frais n'étaient pas très importants.

Tout comme au siècle précédent, voyager était une activité relativement chère. D'après les calculs que les comptes autorisent, même sans bagages et sans frais de location pour les montures, il fallait compter sur une dépense moyenne par jour et par voyageur qu'on peut situer entre $3\frac{1}{2}$ et $5\frac{1}{2}$ gros, à une époque où le salaire d'un charpentier était d'un gros par jour⁶⁵.

Bien entendu, le personnel de l'Hospice ne voyageait pas par loisir. En dépit des coûts apparemment élevés, ces déplacements permettaient de réaliser des économies assez substantielles. C'est le cas, par exemple, du voyage entrepris par *Glaudius* (C) pour se rendre à Genève afin de ramener les harengs achetés par le trésorier en prévision du Carême. En ne tenant compte que des dépenses provoquées par le seul voyage, *Glaudius* et les deux chevaux qui l'accompagnaient ont coûté à l'Hospice environ 2 florins, mais ont permis de transporter $1\frac{1}{2}$ balle de harengs qui avait été payée 24 florins⁶⁶. Les coûts d'emballage et de transport représentent ainsi moins de 10% de la valeur de la marchandise, pour un trajet d'environ 160 km. Il s'agit d'un chiffre extrêmement modeste, car à la même époque la location d'un char pour véhiculer des marchandises depuis Villeneuve jusqu'à Martigny coûtait à elle seule un florin⁶⁷. On peut estimer que plusieurs des déplacements organisés par le cellérier ont ainsi été motivés par le souci de réduire les coûts provoqués par le transport des denrées nécessaires à l'approvisionnement de l'Hospice.

⁶² Voir par exemple CGSB, n° 3642, 5336, 5361, 5376, 5442, etc. Il n'est pas certain que les comptes indiquent de manière systématique les dépenses de cette nature. Il est probable que celles-ci ont parfois été intégrées dans le coût pour les repas.

⁶³ CGSB, n° 5276, 5282, 5290, 5295, 5297, 5298. Précisons toutefois que ce prix ne comprend pas le coût du métal utilisé (à cette époque environ $\frac{1}{4}$ de gros par livre) ni celui de la main-d'œuvre pour les appliquer aux sabots.

⁶⁴ Une fois encore, les comptes n'indiquent aucune dépense pour le logement pendant la nuit. Nous pensons que, sauf cas particulier, le prix de la *cena* incluait celui du logement pour la nuit.

⁶⁵ C'est le salaire versé en 1476-1477 à deux charpentiers qui ont refait le *tectum camere somelliariorum* (CGSB, n° 5221-5222).

⁶⁶ CGSB, n° 5073.

⁶⁷ Voir par exemple CGSB, n° 3702. On peut noter, de manière incidente, l'énorme différence de coût entre le transport par voie d'eau et le transport par voie de terre. En 1473-1474, pour acheminer six sacs de *bladum* depuis Vevey jusqu'à Sembrancher, le cellérier enregistre en effet une dépense de $1\frac{1}{2}$ gros entre Vevey et Villeneuve pour faire voyager les sacs sur une *navis*, de 5 florins (soit 60 gros) entre Villeneuve et Martigny pour la location de cinq chars, et de 4 gros entre Martigny et Sembrancher (environ 14 km) versés à un individu qui a semble-t-il transporté les sacs sur des bêtes de somme (CGSB, n° 3700-3704).

La vitesse de marche

Depuis l'Hospice ou Bourg-Saint-Pierre, il était possible d'atteindre Milan en cinq jours, Bâle en six jours, Turin en deux jours et demi ou trois jours, Genève en trois jours et, de là, Bourg-en-Bresse en trois autres jours. Dans l'ensemble, les comptes révèlent une vitesse de marche qui est souvent assez élevée, et qui ne semble pas être influencée par le type de monture – cheval ou mulet – utilisé par les voyageurs. Bien entendu, la distance parcourue en une journée pouvait varier de manière parfois assez considérable. Mais il faut souligner que nous ne disposons pas de tous les renseignements qui permettraient éventuellement d'expliquer ces variations. En effet, il est vraisemblable que la longueur de certaines étapes dépendait non seulement de facteurs objectifs tels que le dénivelé du trajet ou l'état de la route, mais également d'éléments plus subjectifs, comme par exemple la résistance plus ou moins grande des bêtes ou des hommes, l'habitude de s'arrêter à tel ou tel autre endroit ou parfois le désir de respecter les obligations religieuses⁶⁸. De plus, il faudrait également tenir compte de l'époque de l'année à laquelle le voyage a été effectué, car il ne faut pas oublier qu'au moyen âge on ne voyageait jamais de nuit, et qu'en janvier ou février le nombre d'heures pendant lesquelles on pouvait se déplacer n'était pas le même qu'en juillet ou août. Enfin, les conditions climatiques et, dans les régions de montagne, plus particulièrement l'enneigement, pouvaient influencer de manière très notable la vitesse des voyageurs. À titre d'exemple, en janvier 1380, pour aller depuis Évian jusqu'à Quart et revenir, Gérard de Avena, qui avait été envoyé dans le Val d'Aoste pour récupérer les revenus de la châtellenie de Quart et de Cly, dut rester sur le chemin en tout seize jours. À cause de la neige très abondante, il fut obligé d'engager plusieurs maronniers qui l'aidèrent entre autres à franchir à pied le Grand Saint-Bernard, car son cheval était tombé malade à Bourg-Saint-Pierre⁶⁹.

Ceci dit, à l'exception de celui qui concerne le déplacement à Genève pour ramener des bœufs (E), tous les comptes que nous avons retenus montrent que, dans des conditions normales, parcourir une distance journalière d'environ 40 km n'avait rien d'extraordinaire⁷⁰. À certaines occasions, nos voyageurs semblent même avoir pu atteindre des vitesses de marche proches ou supérieures à 70 km par jour. C'est le cas, par exemple, de *Glaudius Perrosson* (C) qui, en février 1477, paraît avoir parcouru le trajet entre Martigny et Thonon en une seule journée (env. 70 km)⁷¹. Au retour, il dut faire un arrêt imprévu à Liddes à cause de la neige. Or, depuis le matin, bien que conduisant un cheval chargé de harengs, il avait déjà par-

⁶⁸ Voir *supra*, n. 54.

⁶⁹ Pour le détail des péripéties de Gérard de Avena, voir l'extrait de compte publié par M. BRUCHET, *op. cit.*, p. 326.

⁷⁰ Le compte du voyage de Manosque à Gênes d'un groupe d'hospitaliers indique lui aussi deux étapes supérieures à 50 km (cf. A. VENTURINI, «Un compte de voyage par voie de terre de Manosque à Gênes en 1251», in *Provence historique*, XLV (1995), pp. 25-48).

⁷¹ À l'aller, le compte indique un *prandium* à Saint-Maurice et immédiatement après un autre *prandium* à Thonon. Nous pensons que les deux repas ont été pris le même jour, car sinon *Glaudius* n'aurait parcouru en une journée que le trajet Martigny – Saint-Maurice, soit environ 14 km. La même remarque s'applique également au voyage de retour entre Thonon et Saint-Maurice.

couru une bonne quarantaine de km – avec un dénivelé d'environ 800 mètres – et il escomptait de toute évidence pouvoir en parcourir encore quelques-uns avant la tombée de la nuit⁷².

Quant à Jean *Forré* et à son compagnon, ils sont revenus de Bâle à l'Hospice en six journées de voyage. Si l'on laisse de côté le premier jour du retour – qui est sans doute aussi le dernier de l'aller – ils ont donc pu maintenir une moyenne de 55 km par jour, avec une étape entre Moudon et Vevey d'environ 70 km. Ils ont par ailleurs parcouru la cinquantaine de km qui sépare Martigny de l'Hospice en une seule journée, malgré un dénivelé d'environ 1900 mètres. Se déplaçant à cheval et probablement avec peu de bagages, nos deux religieux ont ainsi pu voyager à une vitesse qui, lorsque la comparaison est possible, est le double de celle de l'évêque Guillaume de Challant et de sa suite: alors qu'il avait fallu deux jours à ce dernier pour atteindre Soleure depuis Fribourg⁷³, Jean *Forré* et son socius ont en effet pu effectuer ce même trajet en une seule journée.

Les sources que nous avons utilisées présentent l'avantage de concerner des individus qui n'occupaient pas une position sociale particulièrement élevée et pour qui les déplacements ne représentaient pas une activité professionnelle, comme c'était le cas pour les messagers ou les marchands. Contrairement aux comptes qui nous renseignent, parfois de manière beaucoup plus détaillée, sur les dépenses supportées par les hauts dignitaires ecclésiastiques ou les souverains et les membres de l'aristocratie, elles permettent ainsi de mieux entrevoir comment voyageaient des hommes et des femmes plus ou moins ordinaires. Il en ressort avant tout que ces derniers se déplaçaient généralement beaucoup plus rapidement que les grands personnages, et que, bien évidemment leurs frais de déplacement étaient nettement inférieurs. Dans l'ensemble, on constate aussi que sur les itinéraires d'une certaine importance les déplacements étaient sommes toutes relativement aisés. Certes, un imprévu était toujours possible, mais il semble bien que les solidarités temporaires qui s'établissaient entre les voyageurs dans les tavernes ou sur la route permettaient d'avoir accès assez rapidement aux renseignements indispensables pour éviter les éventuels – et parfois très soudains – dangers.

⁷² Même en montagne des étapes de 70 km sont attestées par d'autres documents. Selon un compte de 1444 cité par É.-E. GERBORE, il était possible à un homme à cheval d'atteindre en une journée Martigny depuis Saint-Rhémy («Une communauté sur la route du Mont-Joux au bas Moyen Âge. L'exemple d'Étroubles», in *Ceux qui passent et ceux qui restent...*, p. 74, n. 72).

⁷³ F. BADEL, *op. cit.*, p. 51.